

EL MUNICIPIO,

PERIÓDICO SEMANAL DE AGRICULTURA, INDUSTRIA, COMERCIO Y ADMINISTRACION.

CONSGRADO ESPECIALMENTE A DAR VIDA A LOS AYUNTAMIENTOS.

DESCENTRALIZACION ADMINISTRATIVA.

Ferrocarriles.—Canales de navegacion.
Carreteras.—Alumbrado de gas.
Sociedades de crédito.

PRECIOS DE SUSCRICION.

Madrid, 6 rs. al mes; 16 trimestre; en la Administracion, calle Imperial, 7, libreria.—Provincias, 8 rs. al mes, y 22 trimestre, remitiendo libranzas á favor del gerente de la empresa, D. Francisco Perez Vila.

DESAMORTIZACION CIVIL.

Caminos vecinales.—Canales de riego.
Abastecimiento de aguas.—Puertos y faros.
Bancos agrícolas.

PORVENIR DE CARTAGENA.—FERRO-CARRIL DIRECTO.—PRIMER PUERTO DEL MEDITERRANEO.—DESARROLLO DE SUS CENTROS PRODUCTORES.—PROTECCION DEL GOBIERNO.—CUESTION DE ALTA NACIONALIDAD.

Tiempo há que nos habíamos propuesto exponer á la consideracion pública la mas importante reforma de cuantas han surgido del extraordinario movimiento economico que en esta última década se está operando en nuestra patria: El PORVENIR DE CARTAGENA.

Las ruidosas y desagradables escenas á que ha dado lugar,—y que dará todavía—la importante cuestion del *ferro-carril directo* nos han prestado preciosos datos oficiales y auténticos para poder apreciar en toda su estension los ricos veneros de riqueza que encierran estas comarcas, privadas hoy de uno de sus mas esenciales y principales elementos.

Por esta razon, el porvenir de Cartagena, exclusivamente cifrado en la terminacion de *ferro-carril*, las incomparables condiciones de su puerto, que le elevan al primero del Mediterráneo y que tan eficazmente ha de cooperar al desarrollo de sus centros productores, y la proteccion que el gobierno debe dispensarle, constituyen una cuestion de alta nacionalidad que se relaciona por sus consecuencias económicas con la prosperidad y engrandecimiento de la patria.

No necesitamos recurrir á prolijas escusiones históricas para evocar la de todos conocida importancia de Cartagena: segun los datos que arroja el proyecto de mejora últimamente ejecutado, y que se halla á informe de la junta consultiva de caminos, resulta: que el puerto de Cartagena mide una estension de 226 hectáreas con una ensenada antigua de 242, en cuyo admirable espacio pueden permanecer al ancla varias escuadras en toda holgura en fondos desde 30 á 120 pies. En el proyecto se propone conservar el puerto ó ensenada tal como ahora existe, y cerrar en el interior del puerto una gran dársena de 57 hectáreas con fondo general de 36 pies. Distribúyese el fondeadero en 242 hectáreas del antepuerto, 120 de puerto, 57 de dársena mercante con 2,603 metros lineales de muelle, 2 de dársena cerca de la puerta de mar para laudes y buques pequeños con 447 metros de muelle, y 18 dársena militar para los buques de guerra total 439 hectáreas con calados de 36 en adelante, escepto las 2 de dársena pequeña, con separacion completa entre la marina militar y mercante, que ocuparian, la occidental la primera y la segunda la oriental del puerto.

Para poder apreciar debidamente la fabulosa estension de este puerto, es preciso comparar los datos oficiales y comparar su ineficaz presupuesto con los cuantiosos desembolsos que han consumido los principales puertos del Mediterráneo. El ensanche del puerto de Marsella, reducido al aumento de 60 hec-

táreas al antiguo, ha costado 171 millones: 254 la construccion del dique de Cherbourg para resguardar en su rada 50 buques: la grande obra que se está ejecutando en el de Barcelona le dará una estension de 145 hectáreas, y despues de las sumas considerables que habrán de invertirse, hay que agregar las de continua limpia para conservar sus pequeños calados; y lo mismo decimos de Valencia y Alicante, aunque en menor escala.

Pues bien; esta obra importantísima, que ha de abrir al comercio un puerto admirable con una vasta estension de 439 hectáreas y un muelle de 5,050 metros, solo está presupuestada en 62 millones, con la notable circunstancia de que sus calados profundos ahorran el continuo y no despreciable gasto que han de emplear los demas en la limpia.

¡Qué cúmulo de reflexiones no se agolpan ante la idea de que en un pais donde tanto se ha malversado, se retarde un solo dia la primera obra de la nacion por la insignificante suma de 62 millones!

La misma Direccion general de obras públicas se lamenta en su informe de tan punible abandono. «Lo mismo sucede con Vigo, esclama, siendo por una anomalia inesplicable nuestros dos mejores puertos los menos favorecidos por la *solicitud* y los *cuidados* de la Administracion pública.»

Lo mismo sucede respecto al *ferro-carril directo*. Todos los gobiernos, todos los Parlamentos, todos los hombres pensadores han reconocido su conveniencia é importancia; se ha decretado su construccion, se ha subvencionado convenientemente; pero como si una mano maléfica estuviera comprimiendo el desarrollo de nuestra prosperidad, una empresa ha tenido hasta hoy bastante poder para eludir las terminantes é inflexibles disposiciones de una ley, sin que haya bastado á adoptar medidas de rigor las notorias y repetidas infracciones que en el transcurso de un año viene cometiendo.

Nada han podido hasta ahora cinco reales órdenes conminatorias para que la empresa cumpla su compromiso y dé principio á las obras. El *ferro-carril* permanece en proyecto, la empresa puede mas que las leyes, que el gobierno mismo y que las urgentes necesidades de comarcas respetables, que permanecen sumidas en su primitivo estado de aislamiento. Al contrario, la empresa dice que acata las disposiciones del gobierno y que dará principio á las obras; pero á su vez protesta contra la última real disposicion, que la compele al cumplimiento de sus compromisos, y ofrece elevar su reclamacion á los altos cuerpos del Estado. En una palabra, la empresa no da principio á las obras, porque su *negocio* está en que el trayecto se prolongue 80 kilómetros, y con ellos la subvencion y el aumento de precios para mercancías y viajeros.

Este es el motivo único que la impele á esa resistencia tenaz, pues el que alega en

sus reclamaciones seria hasta ridiculo tratarlo en serio. Todas sus razones se escudan con la pantalla de 46 millones que dice se ahorran con la modificacion que propone; pero que ni existe semejante ahorro, ni ninguna de cuantas razones aduce para fundarle.

Esa tutela oficiosa que la empresa se esfuerza en ejercer sobre intereses que nadie la ha confiado, seria causa suficiente á escitar la prevencion del gobierno y de las poblaciones interesadas, ya que razones mas elevadas de conveniencia pública no aconsejasen la pronta terminacion de una via, que ha de producir el desarrollo de centros productores tan importantes como los 50 kilómetros de la Huerta de Murcia, las masas vegetales del Mundo y el Segura, el aprovechamiento de sus aguas para la atraccion de las harinas de la Mancha, la riqueza minera de Cartagena y el incalculable movimiento mercantil y comercial de su incomparable puerto.

Véase si reclamamos con justicia la proteccion del gobierno hacia esta obra importantísima, que, por sus condiciones político-administrativas, constituye una cuestion de la mas alta nacionalidad.

Es por consiguiente urgentísimo emprender simultáneamente estas dos obras, la mejora del puerto de Cartagena y su *ferro-carril*. La primera depende de la actividad de la junta consultiva de Caminos en evacuar su informe y en la terminacion del expediente por la direccion de Obras públicas; la segunda, del gobierno en apremiar la inaccion de la empresa, que, á pesar de la última resolucion, no ha dado principio á las obras, por mas que ofrece darlo.

El beneficio mas considerable que han de proporcionar estas obras depende de su pronta terminacion; y respecto al *ferro-carril*, tenemos motivos para creer con fundamento que no será la actual empresa la que lo lleve á cabo en el plazo prescrito.

MANUEL COUJIL.

REVISTA DE FERRO-CARRILES.

Ferro-carril de Cartagena.

En corroboracion de cuanto manifestamos en nuestro número anterior acerca de los temores que nos inspiraban las nuevas gestiones de la empresa, dice un periódico:

«Por otra parte hay un medio eficaz para hacer marchar á la compañía con la rapidez conveniente. Este medio es el de que cuando la compañía saque á pública subasta las obras de la via, particularmente en las que se refieren á las secciones de Albacete á Hellín, de este punto á Cieza, y de aquí á Murcia, sean las provincias, ó, mejor dicho, los capitales de las mismas, las que se interesen en esas subastas, quedándose á todo trance la construccion de las obras, que por el interés de los contratistas mismos y de las provincias que representan, se harán rápidamente, cerrando además de este modo la puerta á los contratistas estráños, que un dia podrian dar lugar *inocentemente* á la resc-

sion de su contrato por falta de cumplimiento á las condiciones estipuladas.»

El medio que propone nuestro colega estaria en su lugar cuando la hipótesis en que lo funda fuera cierta; pero el caso es que la empresa dice tambien en su esposicion que sacará á pública subasta las secciones á que se refiere la última real orden, y que dará principio á las obras: nosotros, sin embargo, tememos mucho que las obras, si llegan á empezarse, será puramente para eludir la pérdida del depósito, pero que nunca llegarán á recibir el impulso necesario á la rapidez con que deben ejecutarse. Lo que si se desprende del conjunto de la última esposicion de la empresa es, que tiene, sino grandes probabilidades, á lo menos fundadas esperanzas de sacar partido ventajoso en las Cortes, á donde piensa de todos modos llevar el expediente; y por esta razon aconsejábamos nosotros á las provincias interesadas que no dejaran pasar estos meses en inaccion completa, que se moviesen, que no perdieran ni un solo minuto, porque tales podian ser las circunstancias, que si les faltase su actual protector no seria extraño que los diputados viesen la cuestion bajo otro prisma, y dejando aparte los intereses de localidad, trataran solo de favorecer los intereses generales del pais, en cuyo caso no dejan de millar razones de algun peso.

Hé aqui la conveniencia de la medida que proponíamos: la rescision del contrato. Legalmente hablando, hay motivos suficientes para ello; casi no podria negarse el derecho á las provincias de Murcia y Albacete, aunque solo fuera por moralidad y para dar fuerza y valor á otras disposiciones del mismo género, que las empresas han infringido y están infringiendo impunemente.

Todavía hablan bien alto los últimos plazos concedidos á distintas empresas de *ferro-carriles* que han faltado á sus contratos; y en esto creemos que se protege involuntariamente el abuso, por no decir otra cosa. De ahí nacen las sospechas, bastante generalizadas, de que hay empresas que distraen los capitales de su verdadero y legítimo objeto, con grave detrimento de los intereses generales y locales.

No queremos estendernos mas, porque no es nuestro ánimo perjudicar los intereses de nadie; pero si continuáremos observando de cerca las gestiones ocultas de la empresa para salvar el bienestar de estas provincias, que es nuestro único y constante anhelo.

Ferro-carril del Norte.

Por fin, en la tarde del 9, segun anunciamos en nuestro número anterior, tuvo lugar en la estacion provisional de los caminos de hierro del Norte de España, sita en la montaña del Principe Pio, la bendicion de las máquinas-locomotoras destinadas al servicio de la seccion de esta corte al Escorial. La estacion, sencilla, pero elegantemente adornada, tenia cubierto su costado izquierdo con

cortinaje blanco, ocultando las uniones de los paños anchas listas azules, encarnadas y amarillas: en toda su longitud se veían escudos de armas con las banderas española y francesa, y en el centro se había dispuesto un pequeño altar, en el que se veía un grupo de banderas españolas y al pie un crucifijo convenientemente dispuesto y alumbrado; el piso, cubierto con estera fina, estaba lleno de sillas y banquetas que ocuparon casi por completo las señoras convidadas, y en el centro se hallaban las seis locomotoras adornadas con las banderas española y francesa; grandes pabellones en que se ostentaban los colores de ambas naciones cubrían las máquinas entrelazadas con guirnalda de flores artificiales y profusión de flores naturales esparcidas por todas ellas. El costado derecho de la estación estaba abierto, y fuera de esta se veían, formando una dilatada línea, los coches de todas clases destinados para los viajeros. Desde antes de las seis, la música del regimiento de Toledo entretuvo agradablemente á la numerosa y escogida concurrencia que asistió á este acto religioso, con agradables piezas de las mejores óperas y zarzuelas, y poco después de las seis y media, hora señalada para comenzar la solemnidad, se revistió el Emmo. Sr. Cardenal de Alameda y Brea, y entonando el *Veni Creator*, lo cantó la capilla, dirigida á toda orquesta por el Sr. Daroca, y colocada detrás del altar. Terminado el cántico, el señor Arzobispo, acompañado del numeroso clero parroquial, se dirigió á las máquinas llevando á su derecha al vicario eclesiástico y á su izquierda al señor visitador; el consejo de administración acompañó á la comitiva, y después de bendecidas aquellas, se entonó el último cántico, y á las siete y media marcharon las locomotoras montadas: la primera, llamada *Oyarzun*, por el jefe del movimiento, la segunda, *Ovia*, por el señor Gorostiza; la tercera, *Deva*, por el señor Perrivé; la cuarta, *Pisuerga*, por el empleado principal del movimiento, Sr. Gutierrez; la quinta, *Adaja*, por el jefe de estación, señor Roncali, y la sexta, *Fuenterria*, por el inspector del gobierno, Sr. Ortega. Terminado el acto, los convidados pasaron á un salón contiguo, de 35 metros de largo, donde se hallaba dispuesto un magnífico y abundante refresco servido y preparado por el señor Franconi y Matosi. La mesa, dispuesta para 300 personas, estaba elegantemente adornada con preciosos ramos de flores y lindos platos de repostería, ostentándose en su centro un precioso castillo de dulce. La abundancia de refrescos y vinos de todas clases probó la galantería de la empresa, y á las nueve de la noche próximamente se dió fin á esta solemnidad para cuyo brillo no perdonó medio alguno la compañía: inútil es decir que la música no cesó de tocar en todo este tiempo.

Ferro-carril de Barcelona á Zaragoza.

Según la correspondencia de uno de los pueblos mas importantes y renombrados del Alto Aragón dirigida á un periódico, en todo este mes debe quedar abierta al público la línea férrea de Lérida á Zaragoza, como término de prolongación de la de Barcelona; pues si bien falta que nivelar los rails de los últimos trayectos y embutir el cascajo para que las locomotoras puedan hacer el servicio con la regularidad debida, estos trabajos son de muy poca importancia para que los trenes dejen de llegar tan pronto como se desea á la capital de Aragón. Con este motivo el público aguarda con impaciencia el día señalado para empezar la explotación; sin embargo de que se habla bastante, no ya por la gente ignorante que dice generalmente lo que no entiende ni se le alcanza, si

que por personas competentes... de que la vía especialmente de Monzon á Zaragoza, tiene algunas imperfecciones que sería conveniente corregir antes. En los desvíos en particular de la estación de Monzon han sucedido tales descarrilamientos y de tamaño bulto... que prueban algo de lo que se dice. En cuanto á las demás averías ocurridas en la línea, son tantas que ya se ha perdido la cuenta de las que hemos oído referir. Si efectivamente, pues, como se dice, hay peligrosos declives, ¿por qué no se allanan sus dificultades? Y si son innumerables las curvas que, á lo que parece, agrian bastante la línea, ¿por qué no desaparecen estas, ó se modifican al menos? ¿Es justo que el público inocente corra los gravísimos peligros que se anuncian? Antes de ayer mismo por la noche, sin duda á causa de alguno de esos mismos defectos, sucedió una catástrofe á las inmediaciones de Agrañen. Se desprendieron unos wagones de la máquina; después hubo no sé qué choque terrible entre esta y aquellos, de cuyas resultas se cuentan nueve muertos y once heridos, de suma gravedad los mas. No se alcanza á conocer de quién estuvo la principal falta, que, como quiera que aconteciera, censuramos con toda la severidad que se merece; si de los maquinistas poco inteligentes ó cautos, aunque no tanto que no supieran ponerse á tiempo á buen recaudo... ó de la mala construcción en general de la vía, que con razón sobrada por lo visto, no goza de la mejor fama; circunstancia que sobre ser de mucho perjuicio para la empresa, retraerá indudablemente por algún tiempo á multitud de personas de tomar asiento en los trenes, no obstante todas sus ventajas y comodidades.

En vista, pues, de los hechos que referimos, llamamos la atención del gobierno sobre la línea de Monzon á Zaragoza, y excitamos al mismo tiempo el celo de la empresa, á fin de que se reparen las otras que lo necesiten con objeto principalmente de que el público que ve con sus propios ojos los peligros, no se prive, á su pesar, de poder disfrutar cuanto antes de los medios de comunicación que proporcionan todos los caminos de hierro, cuando estos ofrecen las seguridades que son debidas.

Sentiríamos que nuestras primeras observaciones no fueran justamente atendidas, pues en este caso procuraríamos ampliarlas y decir con mas conocimiento todo lo que puede haber de cierto respecto á lo que haya, sobre todo del puente del río Alcanadre, que, según se susurra, no tiene todas las condiciones de seguridad necesarias.

Llamamos sobre esas voces la atención de la empresa.

Ferro-carril de Pamplona á Zaragoza.

Concluida la vía férrea de Barcelona, dice un periódico de Zaragoza, tenemos á las puertas otra que en medio del silencio viene avanzando á pasos agigantados, y quizá antes de dos meses esté también terminada; nos referimos al ferro-carril de Navarra, en cuyos trabajos hace algunos días que reina una animación digna de todo elogio; infinidad de carros y cerca de dos mil jornaleros se emplean actualmente en el movimiento de tierra necesario para el gran terraplen que se hace detrás del castillo, y para la nivelación de la vía hasta la estación provisional, en la que también se trabaja.

Ferro-carril de Ciudad-Real á Mérida.

Aparece de los estados referentes á las obras del ferro-carril que debe enlazar á España con Portugal, que en la sección de Ciudad-Real á Mérida, que cuenta una longitud

de 259 kilómetros, hay 56 concluidos y 38 en construcción; siendo 2,646 el término medio del número de jornaleros que trabajan en estas obras. En la sección de Mérida á la frontera, que cuenta 64 kilómetros, hay 29 concluidos y se trabaja en todos los demas.

Ferro-carril de Orense á Vigo.

Se ha declarado sin efecto la adjudicación de la subasta de concesión del ferro-carril de Orense á Vigo, hecha á favor de D. Mateo Mollinedo por la real orden de 7 de junio último, quedando en beneficio del Estado los 1.550,807 rs., 70 cént. que consignó aquel en garantía de su proposición en la subasta, y procediéndose inmediatamente á anunciarla de nuevo por el término de cuarenta días, con arreglo á lo prescrito en el citado art. 12 de la ley general de ferro-carriles de 3 de junio de 1855.

Desgracias.

El día 5 hubo un percance en el ferro-carril de Isabel II. El tren que salió de Santander á las siete de la mañana, estando detenido en la estación de las Caldas, sufrió un gran choque, ocasionado por seis wagones y dos furgones que, cargados de materiales, se desprendieron de la altura de Santa Cruz, los cuales tuvieron que pasar por la estación de los Corrales. Han sufrido heridas y contusiones varias personas de las que iban en dicho tren.

En la noche del sábado, al llegar un tren de Valencia á la estación del Grao, quedaron heridos cinco viajeros, uno de ellos de bastante gravedad, á consecuencia de haber chocado la locomotora con unos wagones que había en el centro del patio.

Continúan con notable actividad las obras de recomposición del gran puente por sobre el cual debe pasar la vía férrea de Barcelona á Granollers antes de su bifurcación ó empalme con la de Mataró en su construcción hasta Gerona, y al que una de las pasadas avenidas de la riera de Santa Coloma destruyó en parte. La obra se levanta al parecer con tanta solidez y esmero, que es de esperar nada podrán con ella en lo sucesivo las mas fuertes avenidas.

Las locomotoras han recorrido ya, en el empalme del ferro-carril de Reus á Tarragona con el de Montblach á Reus, el trayecto que media desde la estación de Reus hasta cerca de la carretera de Valls.

SECCION DE OBRAS PUBLICAS.

Minas de carbon de S. Juan de las Abadesas.

Hé aquí la descripción que de ellas hace el Sr. D. Felipe Bauzá y el estado de trabajos en que se encontraban en fines del año anterior:

«El criadero conocido con el nombre de San Juan de las Abadesas, en los términos de Surroca y Ogasá, está descrito por varios ingenieros de minas, y fué objeto de una comisión especial en 1854, cuyos importantes trabajos se publicaron en 1855, y además, últimamente el ingeniero jefe del distrito de Barcelona ha remitido á la dirección general de agricultura, industria y comercio, en 14 de junio del año próximo pasado, una sucinta memoria que, en mi concepto, resume la descripción de aquel criadero, tal cual puede hacerse, según los trabajos actuales.

Hasta hace dos años la sociedad «El Veterano» no había establecido labores dirigidas con el objeto de reconocer el criadero

en latitud y longitud, para en su vista fijar el número de capas de carbon explotables, su potencia, calidad y demas circunstancias indispensables para poder calcular el número de quintales anuales que podría librar la industria; y sin embargo, por las pocas y malas labores ejecutadas, estaba de manifiesto la importancia de este criadero y la cantidad considerable de combustible que podía extraerse. Al fin, la sociedad, conociendo sus verdaderos intereses, trajo de Francia un ingeniero de minas encargándole su dirección; y este, sin descuidar las labores de arranque, combinándolas con la de investigación, ha propuesto un plan, en mi concepto muy acertado, para los trabajos de investigación y de reparación necesarios para el arranque de 400 á 500 toneladas diarias así que aquellos estén ejecutados. Desde luego ha establecido una galería de 30 metros por debajo de la del *Pinté*, con objeto de cortar las dos capas que se conocen en esta mina y que se benefician además en las minas conocidas de *Rosinol*, *Mar de Deus* y *Camparirás*, proyectando reconocer las además en longitud á la parte del O en donde se presentan varios afloramientos que indican su continuación, cuya galería tendrá en su día una longitud de unos 1,2 metros, de los cuales solo habrá unos 300 por dos pozos, uno de 100 metros, colocado próximamente á la mitad, y el otro de 2 metros al extremo occidental de la línea.

Para explotar convenientemente las cinco capas de carbon comprendidas en un espacio de 45 metros, que son las que tiene la galería que de N. á S. se sigue en la *mi Balanza*, y que se han reconocido igualmente en las minas *Gallina* y *Cobas*, está proyectada otra galería, que partiendo de P. en dirección N., tendrá unos 400 metros longitud; pero en las que es probable encuentre otras capas de combustible, cuyos afloramientos no hayan salido á la superficie ó s. hallen recubiertos, ganando además un macizo de 140 metros.

Para explotar las tres capas de la parte al N. del criadero, ó sea del *Plá den Do*, se proyectan dos medios, ó trabajarlas combinándolas por una galería al N. colocada la parte mas baja que se pueda de aquel terreno en cuyo caso habrá que establecer planos inclinados para trasportar los carbones á otros puntos tocaba mas bajos, ó poner en comunicación este grupo del N. con el del centro ó sea el de la *Balanza*, por medio de una galería de 150 metros de longitud y un pozo de 120 metros de profundidad. En cuanto á los trabajos que hay que ejecutar al exterior, los principales están reducidos á lavaderos, supliendo la fabricación del cok y á la de los ladrillos, panes, siendo consiguiente que en estos adopten los hornos, máquinas y procedimientos mas aventajados que se emplean en el extranjero.

Según la memoria del ingeniero de minas D. Amalio Maestre, las capas de hulla raltadas son cuatro, asomando á la superficie dos veces cada una ellas.

La masa de combustible en ellas sobrepasa el nivel de las aguas hasta la galería del *Madu* desde el Mas Juncá la valúa en 4.995 metros cúbicos, y la existente entre el *ido* y las de la sociedad *Aurora* al E. de *aon* llas la regula en 3.000.000 de metros cúbicos, ó sea un total de 8.000.000 de metros cúbicos equivalentes 232.945,100 quintales.

El ingeniero D. Eusebio Sanchez ran próximamente la misma cantidad de combustible; pero opina que las capas solo ran una sola vez, y que son siete.

En un informe en 1848 el ingeniero de Joaquín Ezguerra valuaba el combustible que contenía una sola de las capas en veinticuatro y cuatro millones doscientos sesenta mil quintales cúbicos, cantidad próximamente igual á las anteriores.

Según la memoria y presupuesto del ingeniero de la sociedad del *Veterano*, se pone sacar, una vez ejecutadas las labores

paratorias indicadas, de 450 á 500 toneladas diarias, ó sean de 2.500,000 quintales á 3.000,000 anualmente, necesitando, sin embargo, tres años para poner las minas en estado de dar cantidad tan crecida; pero después pueden extraerse de 1,200 á 1,500 toneladas diarios.

Segun el ingeniero de la sociedad, el coste de la tonelada de carbon es próximamente 30 rs., de los cuales la fortificación de madera absorbe muy cerca de una cuarta parte, costeando cada estempe desde 8 á 2 rs., segun su grueso.

Los costos de la mina, cuando la visite, regulaban en 20,000 rs. mensuales; los ductos en 28,000. Por lo tanto, y teniendo presente que el carbon al pié de mina se es de 4 á 3 rs. el quintal, deben forzosamente los datos que se me han comunicado exactos, obtenerse mensualmente unos 20 quintales, y espenderse mas de 60; quedando, por consiguiente, un remanente de 5,000 quintales, que no observando el depósito existente correspondiera á 50,000 quintales que debiera haber en los meses transcurridos.

El fuego que habia en las minas del Veto en las galerías del *Pinté* y *Mare de Deus*, completamente estinguido en la primera y en la segunda aislado y encerrado en cuatro muros de mampostería.

La fabricacion del cok estaba paralizada para tratar de sustituir otros hornos á los actuales.

El número de hombres empleados tanto al interior como en el exterior era de 60.

La sociedad *Aurora del Pirineo* al E. de las minas de la sociedad del *Veterano* tiene dos concesiones con seis pertenencias, en las cuales han hecho trabajos de mucha consideración, entre ellos una galería de 500 metros de longitud que ha cortado una capa de carbon semi-craso de 4 metros de potencia. Estas pertenencias habia ocupados unos 100 hombres.

En las minas en el torrente de Fugonella y en la abellera, así como varias otras situadas al O. del *Veterano*, sobre afloramientos de carbon, sus labores son de poca consideración, hallándose además suspensas de las visitas en setiembre del año próximo pasado.

CRONICA GENERAL.

Agricultura. La aplicación en España de las máquinas para hacer la siega es completamente resuelto. Dudaban unos que se pudiera armar el aparato otras personas que se pudiera llevarse por los caminos orográficos; no faltaban algunos que desconfiaban que pudiera funcionar en terrenos desahucados: hoy podemos asegurar que no existe una segadora ninguna de estas máquinas. Ayer armaron una segadora don Asensio y D. Miguel Lopez Martinez en posesion llamada Bilbis, término de Sobrón, propia de D. Antonio Collantes, el cual fueron indistintamente con mulas y por un terreno estremadamente accidentado á una distancia de media legua, y con ella una mies pasada, dejando el labor irreprochable. Los obreros que fueron para armar la máquina á los señores Asensio y Lopez Martinez, así como los amos ganaderos de la granja que se hallaban en estado burlando durante todo el día de la, no comprendiendo su manera de operar, quedaron asombrados desde el momento de su marcha. La incredulidad de todos se convirtió en entusiasta admiración al ver con qué rapidez y facilidad se iba haciendo la mies, sin dejar en el rastrojo una sola espiga. El día 15 se hará un ensayo público, y sabemos que cuantos deseen verlo, y acudan, tendrán en Bilbis una recepción benévola.

La *Compañía de Crédito*. Por real decreto en Santander á 1.º de agosto se

ha concedido á D. Agustin Blazquez, don Agustin de la Viesca, D. Antonio Alvarez, D. Andrés Joaquín Azopardo, D. Antonio Gargollo, D. Antonio Revollo, conde de Casa-Brunet, D. Francisco Victor, D. Guillermo Ravina, D. José de Abarzuza, D. Juan de Laval, D. Juan de Shaw, D. Juan Valverde, D. Miguel Guilloto y D. Manuel Marzan la autorización competente que han solicitado para fundar una sociedad anónima, bajo el título de *Compañía gaditana de Crédito*, con arreglo á la ley de 28 de enero de 1856 y á las que rijan en lo sucesivo. El capital de la sociedad será de 80 millones de reales representados por 40,000 acciones de 2,000 reales cada una, divididas en series. La primera serie de acciones será de 13,334, y se emitirán inmediatamente satisfaciéndose por los accionistas el 30 por 100 de su valor nominal.

Con fecha 5 del actual han sido aprobados los estatutos y reglamento de dicha compañía, disponiendo S. M. al mismo tiempo que la constitucion definitiva de la compañía quede aplazada hasta que se realice el capital social con que debe fundarse en el plazo y en la forma prescrita por las leyes.

Alumbrado de gas. Escriben de Gerona con fecha del 7:

«Las mejoras están en esta capital á la orden del día. Tenemos ya concluido el gasómetro, y los trabajos de cañerías van adelantando acafeadamente, de suerte que el alumbrado por gas podrá inaugurarse dentro de dos meses. Trátase de adoquinar toda la línea de carretera general que atraviesa esta ciudad, mejora importantísima, como echarán de ver cuantos viajeros han cuentado dicha línea. El proyecto está ya en manos del señor ingeniero civil de la provincia.»

La Peninsular. A juzgar por el estado floreciente de las sociedades de seguros, aumenta en España la tendencia al ahorro con empleo útil de las cantidades. Hemos visto, dice un periodico, que la Peninsular en seis meses de existencia ha reunido una suscripción de 14,709,192 rs., y que ha subastado ya las obras para construir dos edificios, uno en Madrid y otro en Zarauz. El primero comprenderá siete tiendas con habitación independiente cada una, y embellecerá uno de los sitios mas cétricos de la corte. Como en su día han de venderse en pública subasta, el comercio podrá aprovechar la ocasión de adquirir en propiedad bajo condiciones las mas favorables un local ventajosamente situado para sus especulaciones.

Itineo. La suscripción abierta en Barcelona para costear al Sr. Monturiol la construcción de un *Itineo*, ascendia á las últimas fechas á 12,290 rs.

Fenómeno geológico. En el mar Caspio se ha verificado un fenómeno geológico muy singular. Tal es la aparición de una isla, por efecto de una conmoción volcánica. Esta isla ha aparecido á doce millas de la de Swinol, entre Lenkorán y Baku, y se eleva á 18 pies sobre el agua.

Escuela de agricultura. Parece que en breve se establecerá en Granada la escuela de agricultura concedida por el gobierno de S. M. á aquella provincia.

Produccion de cobre. La producción de cobre en las principales regiones de Europa, segun Coquand, es la que anotamos á continuación, espresada en quintales métricos. Inglaterra, 250,000; España, 50,000; Rusia, 38,000; Austria, 25,000; Suecia y Noruega, 18,000; Alemania del Norte 15,000; Toscana, 4,000 y Francia, 1,000.

Cuencas carboníferas. Segun leemos en los escritos de Tailor, miden las formaciones carboníferas de la Gran Bretaña 8,139 millas cuadradas de hulla bituminosa, y 3,720 de antracita; las de España, 3,408 millas cuadradas; las de Francia, 1,719 millas; y las de Bélgica, 518.

Telégrafo impresor. En París está funcionando á la vista del público un telégrafo impresor del doctor Dujardin de Lilla, que re-

produce en caracteres latinos un alfabeto entero en siete segundos, ocho alfabetos en un minuto, y transmitirá y escribirá en un minuto un despacho de 24 palabras.

Policia urbana. S. M. ha tenido á bien mandar que se observen en los expedientes promovidos con motivo de las nuevas edificaciones que hay que ejecutar por consecuencia de rectificación de alineaciones y cuando en ellas resulten terrenos de propios, las disposiciones del real decreto de 28 de setiembre de 1849 y demás que sobre la materia existen, exceptuando la formalidad de la subasta.

Coruña. Las obras del muelle de la Coruña avanzan ahora con mas rapidez que antes, aprovechando los operarios hasta las horas últimas de la noche, en que baja la marea, para aumentar sus trabajos.

SECCION COMERCIAL.

VALLADOLID. Las cartas de Valladolid dicen que las faenas de la recolección siguen ocupando á aquellos labradores en términos que no piensan en la venta, y ya sea por esta causa, ya porque la necesidad de metálico no los aqueje, es lo cierto que en el mercado del canal, sitio habitual donde se verifican las transacciones de cereales en la ciudad, apenas bajan 20 fanegas de trigo las cuales hallan comprador á 41 rs.: sin embargo de esto, es de creer que cuando el mercado se formalice y merezca el nombre de tal, los precios se inclinarán á la baja.

BANCO DE ARGEL. En el Banco de Argel ha sido detenido un billete falso, seguro indicio de haberse hecho una nueva falsificación de aquel papel moneda. Hanse publicado las señales para que puedan ser reconocidos los que existan de igual clase.

HABANA. La situación monetaria de la Habana á la fecha del 10 de julio continúa mejorando, y las negociaciones en cambios habian tenido un aumento de consideración.

BANCO DE ESPAÑA. Segun el último balance, la situación del Banco de España, comparada con la que presentaba en el mes de junio último, arroja algunas notables alteraciones que conviene consignarlas. La caja ha tenido una baja de 43 millones, cifra considerable que prueba no ha desaparecido aun la escasez de numerario y la desconfianza del público, que tal apresuramiento demuestra en el cambio del papel. El Banco tenia en metálico y barras de oro y plata entregadas á la casa de moneda, 126 millones 366,937 reales para responder de 265,137,300 reales de billetes. Igualmente se presenta tambien en baja la existencia en poder de los comisionados de provincia y correspondientes extranjeros, pudiendo calcularse esta en unos 16 millones. La cartera ha perdido de un mes á otro 86 millones, bajando de 313 que contaba á 227 que tenia en la fecha del balance. La cartera de las sucursales ofrece por contra un ligero aumento de un millón. Los efectos públicos que el Banco poseia, han quedado reducidos á la mitad, bajando de 38 á 19 millones. Se ha disminuido la suma de billetes en circulación por valor de 22 millones, cifra considerable que revela y evidencia la crisis monetaria que atravesamos y la gran escasez de numerario que agobia, no solo á la plaza de Madrid, sino que se ha hecho estensiva tambien á las provincias, toda vez que las sucursales han retirado de la circulación por muy cerca de 10 millones de billetes. Los depósitos no ofrecen alteración sensible: en cambio las cuentas corrientes arrojan la enorme suma de 141 millones de baja en las cifras respectivas de ambos meses.

BARCELONA. Las noticias llegadas de Barcelona alcanzan al 10, y nos dicen que en el consolidado habia calma, siendo pocas las operaciones realizadas. El movimiento en las acciones de las empresas y compañías ha sido digno de notarse, no tan-

to por el número de operaciones llevadas á cabo, cuanto por la mejora notable que ha habido en casi todos los cambios. En las obligaciones habia firmeza en los cambios.

En el mercado no se notaba alteración sensible; en los frutos y efectos ultramarinos no habia nada de nuevo; pero los algodones habian subido y amenazaban subir mas: el azúcar, café y aguardiente de caña de baja graduación se sostenian. Respecto á los frutos del país, los negocios han cambiado de aspecto en los cereales y aceites, pues las transacciones han sido bastante activas, cerrando los precios firmes y sin tendencia al alza.

Carbon. El que ha desembarcado en el puerto de Barcelona procedente de Inglaterra, en el mes de julio próximo pasado, asciende á 129,480 quintales.

Muy cerca de aquella capital se encuentran las tres famosas cuencas de San Juan de las Abadesas, Utrillas y Erill-Castell, sin contar las de lignito de Calaf.

JEREZ. El mercado de Jerez sigue encalmado en los precios del trigo, si bien se ha notado alguna mas solicitud en la última semana por haberse prestado á vender sus tenedores. La cebada abunda, por lo que ha declinado un poco.

VIGO. En el mes de julio último entraron en el puerto de Vigo 116 buques con 18,000 toneladas, y salieron 104 con 14,000 toneladas.

—Las noticias todavía vagas é incompletas sobre la cosecha pendiente, indican, al parecer, que se coge medianamente en las provincias del Norte y algo menos en las del centro de la Península. En las de Extremadura, los labradores no se muestran muy satisfechos, y en las de la alta Andalucía hay desigualdad, con buenos resultados en ciertas localidades. La calidad del grano es por lo general muy buena, casi en toda España.

—Las noticias mercantiles llegadas por el correo de hoy alcanzan al 10 del actual, y segun ellas el trigo estaba el 9 en Cartagena de 60 á 61; en Málaga, de 44 á 62; en Tarragona, de 72 á 80 cuartera; en la Coruña, á 13 1/2; el 10 en Jerez, de 54 á 61; en Sevilla, de 50 á 60; en Granada, de 48 á 56; en Logroño, á 42; en Murcia, de 50 á 66 rs.

La cebada estaba á iguales fechas en Cartagena, á 26; en Málaga, de 24 á 42; en Tarragona, de 28 á 30; en la Coruña, á 13; en Jerez, de 30 á 37; en Sevilla, de 33 á 36; en Granada, de 28 á 30; en Logroño, á 29; en Murcia, de 26 1/2 á 28 1/2.

Los garbanzos en Cartagena, de 14 á 44; en Málaga, de 50 á 80; en Tarragona de 64 á 120; en Jerez, de 62 á 114; en Sevilla, de 54 á 56; en Logroño, á 33.

El aceite en Cartagena, de 60 á 61; en Málaga, á 46; en Tarragona, de 15 á 16 1/2 cuartan; en la Coruña á 51; en Sevilla á 46 1/2; en Logroño, á 80 cántara.

SANTANDER. Los minerales esportados por las Aduanas de la provincia de Santander en el mes de junio último han sido los siguientes:

Aduana de Santander. Quintales.
A Cardiff, mineral hierro..... 5,800
A Garslón, id. id. 3,600
A Liverpool, id. id. 600
A Plimouth, id. 2,500
Idem de San Vicente.....
A Swansea Calamina..... 29,260
Idem de Suances.....

A Amberes Calamina..... 14,100
—En una de las hulleras de Inglaterra se ha montado últimamente una máquina para la extracción del carbon, que debe sacar 72 quintales cada 25 segundos, desde una profundidad de 120 metros.

Director y editor responsable, M. NIEVES DE LA VEGA

MADRID.—1861.

Imprenta de Miguel Arcas y Sanchez, Barco, 20.

SECCION MERCANTIL.

LOS ANUNCIOS A MEDIO REAL LA LI

SE PUBLICA TODOS LOS JUEVES.

BOLSA DE MADRID DEL DIA 14.

COTIZACION OFICIAL.	CAMBS.	OBSERVAC.
3 cons. al contado.	49-15	
Id. á fin de mes...	00-00	operacion
3 dif. al contado...	42-85	
Id. á fin del mes...	42-90	operacion
Id. á fin del próx.	00-00	
Amort. de prime.	00-00	
Id. de segunda...	16-00	
Personal.....	10-00	
De abril de 4,000.	96 p.	dinero.
Id. de 2,000.....	96-50	id.
De junio de 2,000.	96-50	id.
De agosto de 2,000.	par.	id.
De julio de 2,000.	95-75	id.
De mar. de 2,000.	00-00	id.
Obras publicas...	95-80	id.
Canal de Isabel II.	108-10	id.
Oblig. del Estado.	92-50	
Banco de España.	000-00	

CAMBIOS.—Sobre París á 8 d. 5-18-S. Londres á 90 49 60.

Provincias.	Daño p.	Benf. p.	Provincias.	Daño p.	Benf. p.
Albacete...	1/4	1/4	Lugo.....	1/4	1/4
Alicante...	1/2 p.	1/2 p.	Málaga...	1/2	1/2
Almería...	1/4 p.	1/4 p.	Murcia....	par d.	par d.
Avila.....	par d.	par d.	Orense....	5/8 p.	5/8 p.
Badajoz...	par	par	Oviedo....	1/4 d.	1/4 d.
Barcelona...	1 1/2	1 1/2	Pamplona...	1	1
Bilbao.....	3/4	3/4	Ponteved.	3/4 d.	3/4 d.
Burgos....	1/4 d.	1/4 d.	Salaman.ª	par.	par.
Cáceres....	1/8	1/8	S. Sebast.	3/4 d.	3/4 d.
Cádiz.....	1/4 d.	1/4 d.	Santander	7/8 p.	7/8 p.
Castellón...	1/4	1/4	Santiago...	1/2 d.	1/2 d.
Ciudad-Real	1/4	1/4	Segovia...	par	par
Córdoba...	par.	par.	Sevilla....	1/4 d.	1/4 d.
Coruña....	par.	par.	Soria.....	3/4 d.	3/4 d.
Cuenca....	1/4	1/4	Tarragona	1/2	1/2
Gerona....	1/4	1/4	Teruel....	1/4	1/4
Granada...	par p.	par p.	Toledo....	1/4 d.	1/4 d.
Guadalajara	1/4	1/4	Valencia...	1/2	1/2
Huelva....	1/4	1/4	Valladolid	5/8	5/8
Huesca....	3/8 p.	3/8 p.	Vitoria....	1/2 d.	1/2 d.
Jaén.....	1/4	1/4	Zamora...	par d.	par d.
León.....	1/4	1/4	Zaragoza...	3/4	3/4
Lérida....	1/4	1/4			
Logroño...	par d.	par d.			

Acciones de Bancos.

Localidades.	Valor nominal.	D. e. m. bolso.	Cambios.
Jerez.....	2,000	30 0/0	200
Cádiz.....	1,000	66 2/3	200
Sevilla....	2,000	Id.	184
Bilbao....	2,000	Id.	200
Valladolid	2,000	Id.	133
Santander	2,000	Id.	160
Coruña....	2,000	Id.	50
Zaragoza...	2,000	Id.	0/0
Málaga...	2,000	Id.	0/0

EMPRESA DEL FERRO-CARRIL

DE CIUDAD-REAL Á BADAJOZ.

Administracion general.

Debiendo construirse en la quinta seccion de este ferro-carril, á las inmediaciones del pueblo de Zarza-Alange, un puente sobre el rio Guadiana, esta empresa admitirá proposiciones para la ejecucion de la parte de fábrica y obras de las avenidas del espresado puente en Madrid en las oficinas de la empresa, calle de Espoz y Mina, núm. 2, y en Villanueva de la Serena, en las oficinas de dicha seccion, hasta el 20 de agosto próximo.

Los planos, presupuestos y condiciones referentes al proyecto de la espresada obra, se hallarán de manifiesto en dichos puntos hasta la fecha espresada, desde las doce hasta las cuatro de todos los dias no festivos.

COMPANIA GENERAL DE CREDITO EN ESPAÑA.—Habiendo recibido en esta Compañia los títulos de acciones y obligaciones de la Sociedad hullera y metalúrgica de Asturias reclamados para satisfacer las suscripciones hechas en esta plaza, en consecuencia de los anuncios publicados al efecto, se avisa á los señores que han tomado parte en la citada emision, á fin de que se sirvan pasar á recoger los que les correspondan á las oficinas de esta Sociedad, calle del Caballero de Gracia, núm. 23, desde las diez de la mañana á las tres de la tarde, debiendo presentar á la vez los resguardos provisionales

OBLIGACIONES DE LAS COMPAÑIAS DE FERRO-CARRILES ESPAÑOLES

FECHA de los EMPRÉSTITOS.	NUMERO de OBLIGACIONES.	Capital reembols.	INTERÉS FIJO.	ÉPOCA de los VENCIMIENTOS.	DURACION de la AMORTIZACION.	NOMBRE de las SOCIEDADES.	ÚLTIMOS CAMBIOS
1855.	100,000	1,900	57 rs.	Enero.—Julio.	95 años.	Madrid á Zaragoza.	Paris. 257 50
1859.	24,576	1,900	57	Enero.—Julio.	99 —	Córdoba á Sevilla.	Paris. 243 75
1859.	150,000	1,900	57	»	»	Norte.	Paris. 248 75
1855.	32,000	1,900	57	»	»	Sevilla á Jerez. . . .	Madrid y Paris. 265 —
1855.	52,080	1,900	57	»	»	Zaragoza á Pamplona.	Paris. 243 50
1860.	4,483	13,725	600	Octub.—Abril.	desde 1864 99 —	Alar á Santander. . .	Santander. — 00
»	8,000	1,000	60	Diciembre.	desde 1859 8 —	Grao á Játiva. . . .	Valencia. — 00
1855 (enero).	20,000	1,000	60	Diciembre.	desde 1861 16 —	Grao á Almansa. . .	Valencia. 95 00
1856 y 57 (Nov.)	20,000	fr. 500	15 fr.	Junio.—Dic.	desde 1862 93 —	Grao á Almansa. . .	Valencia. 235 fr.
1860 (Dic.)	6,000	2,000	120 rs.	Enero.—Julio.	desde 1867	Barcelona á Zaragoza.	Id. 89 50
1858 (julio).	14,555	2,000	120	Enero.—Julio.	desde 1864 10 —	Id.	88 75
1859 (enero).	14,024	2,000	120	Enero.—Julio.	desde 1861 10 —	Barcelona á Granollers.	Id. 93 75
1860 (mayo).	2,500	»	»	»	»	Id.	94 00
1859 (octubre).	6,250	2,000	120	Octub.—Abril.	desde 1867 9 —	Id.	»
1860 (enero).	2,000	2,000	160	Enero.—Julio.	desde 1859 10 —	Langreo á Gijon. . .	»

FERRO-CARRILES, SOCIEDADES INDUSTRIALES Y DE CREDITO.—BOLSAS DE MADRID, BARCELONA Y VALENCIA.

Número de acciones.	Valor nominal.	Desembolso.	Epoca de los dividendos.	Intereses ó dividendos pagados. 1859.	NOMBRES de las SOCIEDADES.	MADRID. Contado. Plazo.	BARCELONA. Contado. Plazo.	VALENCIA. Contado. Plazo.
60,000	2,000	Todo.	Diciembre.	8 0/0	Banco de España.	210	»	»
64,000	1,900	75 0/0	Enero. Julio.	9 0/0	Española Mercantil.	»	»	»
120,000	1,900	40 0/0	Enero. Julio.	10 0/0	Crédito moviliario.	»	»	»
70,000	1,900	Todo.	Enero. Julio.	9 0/0	De crédito en España.	»	»	»
240,000	1,900	80 0/0	Enero. Julio.	9 0/0	Madrid á Zaragoza y Alicante.	»	»	»
200,000	1,900	Todo.	Enero. Julio.	6 0/0	Norte de España.	»	»	»
37,500	2,000	Todo.	Enero.	6 0/0	Alar á Santander.	»	»	»
47,368	1,900	Todo.	Diciembre.	6 0/0	Sevilla á Jerez y Cádiz.	»	»	»
36,000	1,900	Todo.	Junio.	3 0/0	Sevilla á Córdoba.	»	»	»
18,000	1,900	40 0/0	Abril. Octub.	6 0/0	Reus á Montblanch.	»	»	»
25,000	2,000	Todo.	Enero. Julio.	6 0/0	Langreo á Gijon.	»	»	»
»	2,000	60 0/0	Enero. Julio.	6 0/0	Tudela á Bilbao.	»	»	»
55,000	2,000	Todo.	Enero.	6 0/0	Zaragoza á Pamplona.	»	»	»
16,000	2,000	25 0/0	Enero. Julio.	6 0/0	La Union (seguro).	»	»	»
»	»	»	»	»	Títulos del 3 por 100 consolidado.	49 15	»	»
»	»	»	»	»	Id. id. diferido.	42 85	»	»
»	»	»	»	»	Billetes de calderilla.	»	98 25	»
»	»	»	»	»	Sociedad catalana general de crédito.	»	84	»
60,000	2,000	40 0/0	Febr. y A.	0/0	Barco de Barcelona.	»	88 75	»
40,000	2,000	50 0/0	A. y Febrer.	110 0/0	Crédito moviliario barcelonés.	»	31 65	»
30,000	2,000	30 0/0	Junio. Febr.	17 1/2 0/0	Caja barcelonesa.	»	36 65	»
5,000	4,000	20 0/0	Febrero.	95	Caja industrial y mercantil.	»	31 50	»
15,000	4,000	20 0/0	Febrero.	95	Compañia catalana general de seguros.	»	7 50	»
»	5,000	10 0/0	»	»	Compañia ibérica de seguros.	»	7	»
8,000	250	19 0/0	Marzo.	»	Lloyd barc. de seguros marítimos.	»	»	»
2,000	10,000	6 0/0	Marzo.	16 1/2 0/0	Compañia barc. de seguros marítimos.	15	»	»
600	20,000	12 0/0	Marzo.	»	Camino del Este (Mataró).	»	15	»
13,050	2,000	Todo.	Julio. Febr.	6 1/4 0/0	Id. id. (prolongacion).	»	»	»
25,000	2,000	60 0/0	Id.	5 0/0	— del Norte (Granollers).	»	»	»
12,000	2,000	Todo.	Marzo.	5 0/0	Id. id. (prolongacion).	»	»	»
25,650	2,000	20 0/0	Id.	6 0/0	— del Centro (Martorell).	»	»	»
18,050	2,000	Todo.	Id.	3 8 0/0	— de Zaragoza á Barcelona.	»	»	»
85,000	2,000	Todo.	Julio. Febr.	6 0/0	— de Almansa á Valencia.	»	»	»
23,500	2,000	Todo.	Abril.	6 0/0	— de Tarragona á Reus.	»	»	»
603	950	Todo.	Octub. Abril.	6 0/0	Canal de Urgel.	»	»	»
16,000	2,000	60 0/0	Julio. Enero.	4 0/0	— de Tamarite.	»	»	»
10,000	4,000	5 0/0	»	»	Alumbrado por el gas en Barcelona.	»	118 30	»
2,300	4,000	Todo.	Abril. Enero.	17 0/0	La Maquinista terrestre y marítima.	»	»	»
5,000	2,000	95 0/0	Junio.	10 0/0	Sociedad valenciana de crédito y fomento.	»	»	»
25,000	2,000	32 0/0	Enero. Julio.	17 0/0	Crédito valenciano.	»	»	»
12,000	2,000	25 0/0	Febrero.	12 0/0	Comp.ª valenc.ª de seguros marítimos.	»	»	»
4,000	2,000	10 0/0	Enero.	28 0/0	»	»	»	»

SECCION DE ANUNCIOS.

que se les espidieron al hacer el pago de su importe.
Madrid 9 de agosto de 1861.—El administrador director, L. GUILLOU.

LA UNION.

Compañia de seguros á prima fija, contra incendios, sobre la vida y marítimos, autorizada por real decreto de 31 de diciembre de 1856. Establecida en Madrid, Fuencarral, 2.

Capital social, 32.000,000 de reales.

Ramo de incendios. LA UNION asegura toda clase de objetos muebles é inmuebles, por una módica cantidad anual, en proporcion al riesgo que ofrece cada seguro.

Paga los siniestros al contado, ó dentro de los 15 dias siguientes á su arreglo.

Tiene actualmente asegurados 2,300.000,000 de reales de capitales efectivos.

Ha indemnizado por 764 incendios ocurridos en los cuatro años que lleva de existencia, la suma de 4.000,000 de rs.

Ninguna otra empresa de su clase ofrece mas ventajas y garantías.

Seguros marítimos. Para demostrar el crédito de que goza la compañía por la exactitud con que atiende á la indemnizacion de los siniestros y averias, bastará decir que los capitales asegurados hasta 1.º de junio de 1861, ascienden á 1,374.152,426 rs., repartidos en 134,940 riesgos, habiendo importado los premios mas de 24 millones de rs.

Seguros sobre la vida. Las operaciones que compañía se propone desarrollar comprenden todas las combinaciones que tienen por base la duracion de la vida humana.

Las establecidas hasta el presente son:
1.ª Seguro por vida entera, cuyo objeto es legal un capital al fallecimiento del asegurado en cualquier época que ocurra.

2.ª Seguro temporal, cuya diferencia del anterior es que se limita á un plazo determinado al contratarle.

3.ª Seguro de capital decreciente, aplicable á garantizar por una prima módica las deudas que hayan de pagarse á plazos.

4.ª Seguro de capital creciente, destinado á poner á cubierto las imposiciones anuales de las sociedades mutuas de supervivencia.

5.ª Rentas vitalicias inmediatas, que la compañía paga hasta el fallecimiento del rentista, desde el dia en que se firma la póliza.

6.ª Rentas vitalicias diferidas, cuyo disfrute no empieza hasta una época convenida al contratarla, durando hasta la muerte del rentista. Se admiten suscripciones en Madrid en la direccion general, y en provincias en casa de los representantes de la compañía, quienes facilitarán gratis prospectos y darán cuantas explicaciones se soliciten.

EL CAMBIO UNIVERSAL.—SOCIEDAD EN comandita legalmente constituida. Capital comanditado y que se comanditará.
Diez millones de reales. 10.000.000.

Esta sociedad facilita á todos los productores industriales, comerciantes, agricultores sanos, el adelanto de los artículos que tienen para su consumo ó para continuar el trabajo. El importe de los artículos adelantados se paga por los industriales, no en dinero, sino en productos.

El Cambio admite comisiones para cualquier clase de compra y venta.

Admite tambien socios en participacion. El que desee mayores esplicaciones, habilitados ó prospectos, dirijase en Madrid á la cion de El Cambio, calle de Preciados, n.º 17, y en provincias á todas las sucursales de ciudad.

TRATADO DE LAS ACOTACIONES por los Señores Soldevilla.

Esta obra es indispensable para los que presenten á los exámenes de Estadística convoca la Gaceta del 12 del corriente. Se de venta á 14 rs. en la espresada Academia en las librerías siguientes: Bailly-Baillière, 11; Poupart, Paz, 6; Matute, 8; C. Moro, Puerta del Sol, 5, 7 y 9; de Vazquez é hijos, Ancha de San Benito, 17, y Perez Vila, Imperial, 7.

ESTADISTICA.

Se hallan abiertas todas las clases preparatorias para dicha carrera en la acreditada academia de la plazuela de Puerta Cerrada, n.º 17, cuarto principal. Horas de matriculacion cuatro á seis.